



関西学院大学リポジトリ

Kwansei Gakuin University Repository

モビリティーが世界を変える

著者	高阪 章
雑誌名	国際学研究
巻	8
号	1
ページ	65-84
発行年	2019-03-30
URL	http://hdl.handle.net/10236/00027517

モビリティが世界を変える

高阪 章*

Mobility Transforms the World

Akira KOHSAKA

要旨：グローバル化がモノ・カネ・ヒトのモビリティ（移動性）の高まりによって起こるとすると、人類史はグローバル化の歴史でもある。つまり、1990 年以降の情報通信（IT）革命で加速化しているグローバル化は最初のものでもなければ、最後のものでもない。そこで、本稿では、モビリティの高まりがどのように社会経済構造を変えてきたのかをやや長期にわたって考察する。産業革命は、モノのモビリティを劇的に高め、輸出工業化を通じて現在の先進国の近代経済成長の基礎となったが、所得格差を拡大した（Great Divergence）。では、IT 革命は、技術のモビリティを劇的に高め、グローバルバリューチェーン（GVC）を通じて新興市場国の高成長の基礎となり、しかも所得格差縮小（Great Convergence）を実現するのか。

Abstract :

If we define globalization as increasing mobility of goods, money and persons, the history of human beings is that of globalization. In other words, the globalization accelerated by the information and telecommunication (IT) revolution since the 1990s is not the first one, nor the last one. Enhancing the mobility of goods, the industrial revolution constituted the basis of modern economic growth in present advanced economies via export-led industrialization, but along with widening income disparities among economies (Great Divergence). Then, enhancing the mobility of technology, will the IT revolution constitute the basis of rapid growth in present emerging market economies via global value chains (GVC), but this time along with narrowing income disparities (Great Convergence)? We examine how enhanced mobility has changed social and economic structures in rather long-term perspectives.

キーワード：グローバル化、モビリティ、農業革命、産業革命、IT 革命、貿易、近代成長、離陸、新興市場経済、所得格差、グローバルバリューチェーン (GVC)

はじめに

米国のトランプ大統領はグローバル化の鬼っ子といえそう。振り返れば、前オバマ政権はグローバル金融危機以後の 2 期 8 年にわたり、国際政治経済秩序の激動に直面してきた。政治は、独裁

的政権や崩壊国家・テロリズム、そしてポピュリズムが同秩序を不安定化しているし、経済は、技術革命とグローバル化が長期停滞と格差拡大の元凶とみなされ、第 2 次世界大戦後の市場自由化開放化を否定する反市場主義、保護主義的な風潮が蔓延しつつあるかに見える (Sullivan, 2018)。こ

*大阪大学名誉教授（関西学院大学国際学部教授、2011～2017 年）

れら戦後の国際秩序を作り上げてきたのは米国に他ならないことを考えれば、その米国大統領にドナルド・トランプが就任したこと自体が同秩序の「終わりの始まり」とする見方がでてきても驚くにあたらない。

グローバル化はヒト・モノ・カネなどの自由な移動（モビリティ）の高まりによって国際政治経済秩序を変容させる。2008年のリーマン・ブラザーズ破綻が口火を切った金融危機はまさにそのグローバル化の帰結の一つであり、その結果の大停滞 Great Recession の尻拭いをさせられた中低所得層が反グローバル化、保護主義に走る流れに乗って当選したのがトランプ大統領というわけだ。

ヒト・モノ・カネなどの自由な移動（モビリティ）は確かに政治経済秩序を変容させる。それを知った為政者はモビリティを押さえ込むことで自らの統治する政治経済秩序を維持しようとする。徳川幕府の鎖国政策がよい例だ。関所を設け（ヒトの移動）、大型船建造や対外貿易を禁止し（モノの移動）、キリスト教信仰を禁止した（情報の移動）。

モビリティの高まりを押さえ込むのは既得権益を守るためだ。しかし考えてみると、既得権益を守るものも、そこに至るまでに他人の既得権益を奪ってきたはずだ。日本史でも、貴族政権から武家政権への転換はそうして起こってきた。雇われ軍人が雇用主から権力を奪ったのだ。欧州における宗教権力から王権への転換も同じプロセスだ。そして、軍人による戦争や征服はヒト・モノ・カネなどのモビリティを高める。

「コロンブス交換 Columbian exchange」はその代表例だ。コロンブスによる「新大陸発見」以来、15～16世紀の欧州（旧大陸）と南米（新大陸）の「交易」の結果起こった、植物、動物、文化、宗教、技術の大規模な相互移転 transfer を総称する用語だ。人類史におけるさまざまな文明の興亡を論じた Diamond (1997) の書名「銃・病原菌・鉄 Guns, Germs and Steel」は、社会集団

（文明）の交流（戦争を含む）が文化（病気を含む）や技術（鉄）の相互移転をもたらすことを意味しているが、同書の中ではインカ帝国やアステカ帝国の消滅がスペイン側の虐殺より天然痘の感染による死亡が圧倒的に重要であったと強調されている¹⁾。

グローバル化がモビリティの高まりによって起こるとすると、人類史はグローバル化の歴史でもある。つまり、1990年以降の情報通信（IT）革命で加速化しているグローバル化は最初のものでもなければ、ましてや最後のものでもない。だとすれば、鬼子トランプの国際政治経済秩序に与える影響を構造的要因として探求するよりは、グローバル化、あるいはモビリティの高まりが政治経済秩序に与える中長期的影響をこそ考察しておくことが意味のある作業だと言えるのではないと思われる。

そこで本稿ではモビリティの高まりがどのように社会経済構造を変えてきたのかをやや長期にわたって考察したい。というのも、それは富の蓄積と分配の構造を決め、その結果、権力の構造を左右すると考えられるからだ。ここ20年ほどの間に、人類史に関する優れた著作が次々に出版されている。本稿も、そのうちの、Jared Diamond や William McNeil の著作に大きな刺激を受けている。また、最近では Baldwin (2016) が国際経済学の立場から超長期の視野でグローバルバリューチェーン（GVC）による新興市場国の劇的な所得格差縮小 Great Convergence を論じている。その評価については意見を異にするが、本稿を書く上で触発される点が多かった。

以下、第1節では農業革命までの人類の工夫と努力の跡をたどる。モノも情報も狩猟採集生活を営むヒトと共に移動するしかなく、発展は独立した社会集団で並行的に起こった。第2節では農業革命を論じる。動植物を食料生産に利用することを覚えたヒトは適地で定住生活に入った。モノも情報もヒトと共にしか移動できなかったが、食料・人口が増え、都市文明が起り、文明圏内でモ

1) ちなみに、中世のコレラやペストの大流行は十字軍遠征によってもたらされたようだし、1919年のスペイン風邪の世界的流行は第1次大戦に参加した兵士が持ち帰ったものと言われている。

ノ、情報の交換が盛んになった。ユーラシアでは陸路と海路で各文明圏がリンクされ、ラクダと小舟の速度で交流が始まった。さらに大発見の時代に入り、各文明圏が帆船の速度でグローバルにリンクし、初期の国際貿易が開始された。第3節では産業革命以後を論じる。エネルギー革命がグローバルなモノのモビリティを劇的に上昇させ、輸出工業化によって現在の先進国が近代経済成長へと離陸を果たした。戦間期中断を経て輸出工業化は拡大したが、国間所得格差は広がった。

第4節では、モビリティと社会経済発展の関係を国際経済学の分析的枠組みで捉え、さらに1990年代以降のIT革命のもとでグローバル・バリュー・チェーン(GVC)が国間所得格差を縮小できるかを考察する。さらに、第5節では、産業革命以来のグローバル化と所得格差拡大の問題を国間所得格差と国内所得格差の関係に注目しながら検証する。

1. 人類史のあけぼの： ヒトが環境に適応して移動した

500万年ほど前に「東アフリカ地溝帯」で誕生した原人類は、気候変動による寒冷化砂漠化でできた乾燥地帯サバンナでの地上生活に適応し、2足歩行で自由になった手を使って道具を作り出し、さらに火の使用を始めるなど、工夫して生き延びるチエをつけていったらしい。原人類のなかでもホモエレクトゥスはその優れた歩行／走行能力を生かして集団で狩猟採集をしながら、100万年以上前にアフリカを出てユーラシア大陸に進出している。

かれらを駆逐したのが寒冷化の始まった20万年前に東アフリカに誕生した現世人類ホモサピエンスだ。寒冷化による絶滅の危機を生き抜いた人類は、8万年ほど前に東アフリカを出て、メソポタミアからユーラシア大陸を東西に別れて移動していった。さらに海を越えてオーストラリア大陸へ、また、さらには寒冷な気候で海水面が低く、陸続きの部分から遠く北そして南アメリカ大陸に

まで移動している(図1)²⁾。生態系の変化がヒトを動かした。

ヒトは社会的動物であり、集団を形成する。最初は血縁をベースにした小集団 band を形成し、複数の小集団が交流し、闘争・競合・協調などを経て拡大していったのだろう。ヒトの交流の形態は、偶然の遭遇、血縁、友人、信仰、敵対、交換、政治的協力、軍事的競争・競合など多様だ。交流を通じて、有用な技術、財、作物、アイデア、などが交換・移転される。モノや情報はこうして移動する。

例えば、弓矢の技術は当時の狩猟採集生活に欠かせないが、移動先で工夫されたのではなく、これらのヒトの移動とともにグローバルに移転したといわれる。集団間の闘争は技術移転の重要なチャンネルだっただろう。勝利のための工夫が武器を進歩させ、その技術は普段の生活に応用されただろう。軍事技術の民生転用というわけだ。農耕はまだ始まっていなかったもので、狩猟採集生活で確保できる食料が人口規模を制約しており、人口希薄な状態が1.2万年前まで続く。その時点で人口は世界全体で500万人ほどと推定されている。

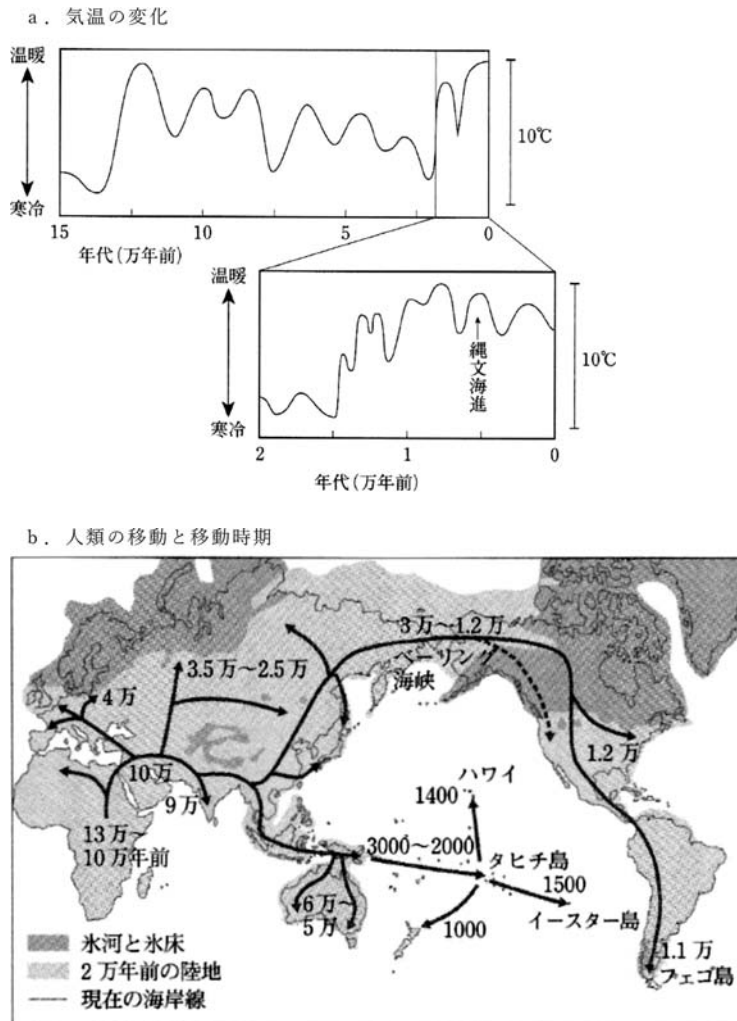
交流の媒介となったツールは言語だろう。20万年前に東アフリカに誕生した現世人類(ホモサピエンス)がこのツールを手にしたのは10万年前くらいとされ、それはその脳の飛躍的拡大の時期と同定される。言語がなければ情報の伝達と蓄積は不可能だ。言語が技術を伝え、集団に共有させ、世代を超えて蓄積させたと思われる。

人類の足跡を先回りして言えば、農耕・牧畜による定住生活は1.2万年前くらいから複数の地域で独自に発展したらしい。植物の作物化、動物の家畜化による食料の生産の始まりは、ヒトが生態環境を部分的にでもコントロールするに至った革命的变化であり、その結果は食料増大によって人口拡大を可能にした。人口規模の拡大は集団間の集積プロセスを通じてヒト・モノ・情報が行きかう拠点としての都市の形成につながってゆく。

人類史上、最初の都市は6,000年前のシュメー

2) これだけの大きさの生物が地球の隅々まで行き渡った例はなく、それだけに、人類に初めて遭遇した南北アメリカ、オーストラリアなどの大型動物は無防備で次々に人類の餌食になったこともその絶滅の要因だったらしい。

図1 気温変化と人類の移動



出所：鎌田浩毅『地球の歴史（下）』中公新書、2016年、図12-2-3および図12-2-4、215頁。

ルだが、その後2000年前くらいまでにユーラシア大陸には都市が叢生した。これらの都市が農業牧畜地域を周辺にもつ局地的経済圏を形成する一方、経済的・文化的・政治的にこれらの都市とは独立した社会も併存していた。しかし、500年前の大航海時代に入ると、海上輸送が都市ネットワークを次第にグローバルなものに変容させる。そして産業革命以降は、ヒト・モノ・カネなどのモビリティが一挙に高まる。1カ所での発明（知識）がグローバルにシェアされるようになる。

現生人類の誕生が20万年前だとされており、農業革命はたった1.2万年前のことなので、農業

革命前夜の時期は人類史の95%を占める長期間にわたる。その間の私たちの祖先のライフスタイルの変容は表面的にはとても遅いように見える。しかし、それは私たちが知るすべをもっていないからであって、質的な変化を考えると、おそらく途方もなく大きく急激だと言えるのだと思われる。

なにしろ私たちが当時の暮らしぶりを推測するために利用できるのは、ばらばらの骨と石器のかけらと焦げた木片くらいしかない。ようやく、最近になって化学分析によってそれらの断片的なモノの年代測定ができるようになった。それによ

ば、10 万年くらいまでに現生人類＝ヒトの脳は大きくなり、次第に原人類を凌駕するようになっていったらしい。

ホモサピエンスと原人類を分けた要因はその大きな脳に組み込まれた新たな能力、とりわけコミュニケーション能力ではないかと言われている。情報の伝達と共有に基づく協力関係は集団生活の基礎だ。複雑な発声機能に基づく言語の習得はコミュニケーションの最大の武器となっただろう³⁾。言語は情報のモビリティを飛躍的に高めた。それは集団の結束を強くし、さらに、より大きな集団の形成を可能にし、そうした集団が他の集団を抹殺あるいは吸収しながら様々な環境に適応しつつ、食料を求めて移動した。8 万年前くらいからの気候の温暖化もそれをサポートした。5 万年から 3 万年前までにヨーロッパ、中国、オーストラリアに、1 万年前までに南北アメリカ大陸にまで到達している。

人類史の 95% に及ぶ長期間にわたってヒトの暮らしは食料へのアクセスに支配されていた。食料の存在は地球環境に支配されているから、環境変化が食料となる植物、そしてそれに依存する、食料となる動物の地理的分布を決める。つまり、これまでの人類史では長きにわたってモノ（食料となる植物・動物）の存在がヒトを移動させてきたということになる。農業革命以前の時期には、荷物を運ぶべき家畜はおらず、ヒトが移動するには歩くしかなかった。多くのモノをもつことはできず、モノを蓄積することは困難だった。移動の困難な幼児や年寄りも生存しにくく、食料の制約もあって人口増加率は極めて低かった。

ヨーロッパの古代洞窟壁画の研究者 Genevieve von Petzinger は次のように語っている⁴⁾。40 カ所近くの洞窟を探索して、それぞれ別の場所、別の時期に描かれた同じようなシンボル（絵画、文字、数字のようなもの）を見ると、お互いに交流のなかった先人は一体何に突き動かされてこの絵を描いたのかと思わされる。アイザック・ニュートンは自分が創造的な業績を挙げたとすれば、そ

れは巨人の肩（先人業績）の上に立っていたからだ、といったという話は知られているが、洞窟壁画を描いた先人は誰の肩の上にも立っていない、というのだ。狩猟採集の時代は、モノも情報もヒトと一体化しており、後世のように地理的に離れた集団間でモノや情報が交換されることはほぼ皆無であった。この意味で、グローバルなモノや情報のモビリティはゼロの時代であった。

2. 農業革命：

ヒトが定住して環境に働きかけた

12,000 年前、西南アジアなど、食料となる植物に適した生態環境で誰かが穀物の栽培を始めた。移動して食料を採集するのではなく、定住して自ら食料を「生産」することを覚えたのだ。続いて動物の一部が家畜化され、狩猟の手間を省いたのみか、ヒトに代わる動力も獲得することとなった。ヒトはこれまでのように生態環境に支配されるばかりではなく、それに働きかけることによって、わずかではあるが、生態系を支配するようになった。前述したように、この時代、人口は希薄で各社会集団は孤立し、集団間の情報のモビリティはほぼゼロなので、この革命的な発見は、やや前後しながらも 12,000 年から 4,000 年前までに世界の数カ所で互いに独立に発生し、各地の生態環境に応じて、異なる植物、異なる動物が作物化・家畜化した。図 2 はその種類と時期をまとめたものだ。

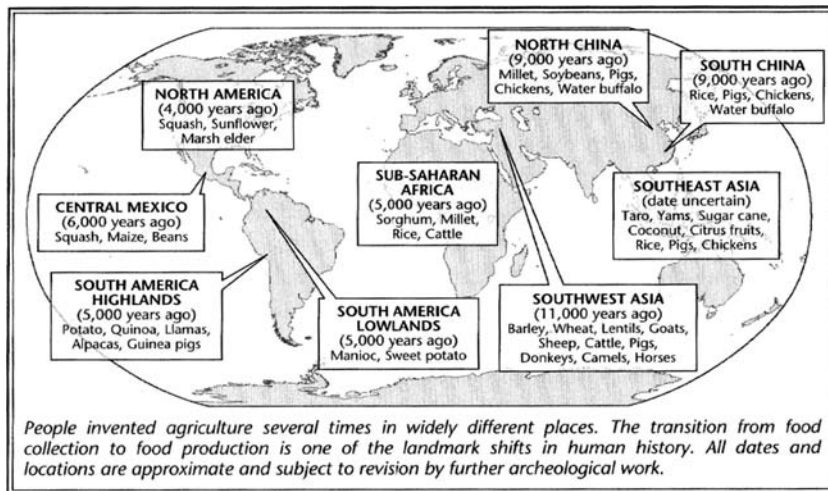
早くは西南アジアで、11,000 年前から燕麦、小麦、レンズ豆などを作物化し、山羊、羊、牛、豚、ロバ、ラクダ、馬を家畜化した。中国では、やや遅れて 9,000 年前から北部で、きび、大豆、豚、鶏、水牛など、南部で米、豚、鶏、水牛が作物化・家畜化された。さらに、中米では、6000 年前からカボチャ、トウモロコシ、豆を作物化した家畜化できる動物がいなかった。この地域のその後の農業成長、ひいては経済発展の遅れにつながったものと考えられている。

農業革命による食料の増大は定住人口を増加さ

3) さらに、音楽、舞踊は集団への連帯感・帰属意識を強めるのに重要な役割を果たしたとされる。

4) ジュヌヴィエーヴ・フォン・ペツィンガー『ヨーロッパ中の洞穴に描かれた 32 個のシンボルの謎』TED, 2015/12/22 (火) 9:42 配信 (2018 年 5 月アクセス)。

図2 農業革命による作物化と家畜化



出所：McNeil and McNeil, 2003, Map 2.1, p.27.

せ、人口増加が食料生産を増加させた。いわば需要と生産の好循環が人口の集積プロセスを後押しした。紀元前 2000 年前には農業革命開始時の 5 倍の 2500 万人を養うまでになっていた。氾濫が土壌の肥沃度を維持することから大河川の流域が最初の集住地あるいは文明の発祥地となるのは周知のところだ。世界史で最初に学習する、ナイル、チグリス・ユーフラテス、インダス、黄河流域に定住農村社会が集積し、生産と消費の循環が始まった。それらは互いに依存しない、孤立した地域経済圏だった。

農業革命が始まった各地では定住農村社会が着実に拡大、次第に狩猟採集社会に代わってヒトの社会の基本単位となった。ユーラシアでも、アフリカやアメリカでも、ますます多くのヒトは農村社会で生まれ、そこで培われた慣習に従い、密なコミュニケーションの世界に生きて、死んでいくようになった。こうしたライフスタイルは、徴税・略奪・戦争・飢饉・疫病などの外部ショックに見舞われることはあっても、つい最近まで数千年もの間続いているので、現代の私たちの生物学的文化的基礎も農村社会にある (McNeil and McNeil, 2003, p.39)。

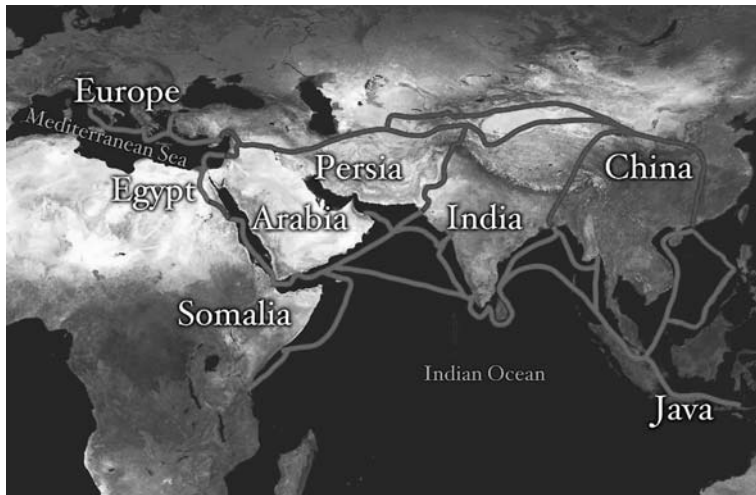
人口の集積の進んだ一部の地域では社会の階層化が始まる。富を蓄積し、食べるために生産するのではない個人・階層が生まれ、都市化が進むに

つれて権力の集中とそれを支える、商人、祭祀を行うもの、軍人、職人など専門職が生まれる。そうした都市の住民が技術的、宗教的、知的、政治的、経済的および制度的変化を引き起こす主体となってゆく。

そうして形成された都市文明圏が成長すると、都市を中核とするコミュニケーション、見知らぬ集団同士の交流が数と頻度を増す。それは自発的な交換である場合もあるし、徴税や略奪といった強制的なものの場合も多かったであろう。その結果、各文明圏内でのヒト、モノ、情報のモビリティは高まる。富と権力の集中は進み、統治する者もされる者も都市文明における変化や社会的緊張への適応を迫られ、ここに宗教が新たな役割を果たすようになる。各文明圏は互いに影響することなく、それぞれ局地経済圏として並立していた。技術・習慣・思想の発達によってますます多くの人口が紛争と協働を支えた。

ただし、都市文明圏は継続して拡大を遂げたわけではない。むしろ、それは政治的には王国や王朝や帝国は興亡、消長を繰り返しながら、紀元前 3500 年から紀元 200 年にかけて、ギリシャ・ローマ、ガンジス川流域、揚子江流域へと広がった。青銅器時代、鉄器時代を経て農業生産性は少しずつ上昇し、人口増加を支えて局地経済圏は着実に広がっていった。

図3 シルクロード



出所： <https://ja.wikipedia.org/wiki/>、2018年10月1日アクセス。

当時としては陸路での輸送革命だったラクダの家畜化は紀元前1000年頃で、さらに、紀元前の末期（紀元前200年）、ユーラシアで陸路と海路がつながる（図3）。「シルクロード」として知られ、陸路は漢帝国からローマ帝国まで通じる。海路は中国、東南アジア、インドから、中東、南欧までの沿岸ルートだ。ローマへの道は450年の西ローマ帝国崩壊によって途絶えるが、イスラム黄金時代とモンゴル大帝国は14世紀まで繁栄を謳歌し、海路はスペインに達する。

ただし、モノの移動については、ラクダによるシルクロード交易では自国では手に入らないものや奢侈財が取引されたのみで、都市のエリートに益したものの、平均的庶民の消費生活に影響を与えるほどのものではなかった⁵⁾。庶民の消費水準は生存水準をほんの少し上回る程度であり、18世紀末に至っても貿易は困難で時間のかかる特別なものだった。

庶民の消費生活に影響を与えはしなかったが、ユーラシアの陸路と海路は紀元200年～1000年

の期間、各都市文明間の接触を絶やさず、その結果、ローマと漢の崩壊後はインド、西南アジアの地位を高め、苦しい日常から庶民を救済する普遍的宗教をユーラシア全体に広めることとなった。文明の接触はアイデア（宗教）を移転させた⁶⁾。

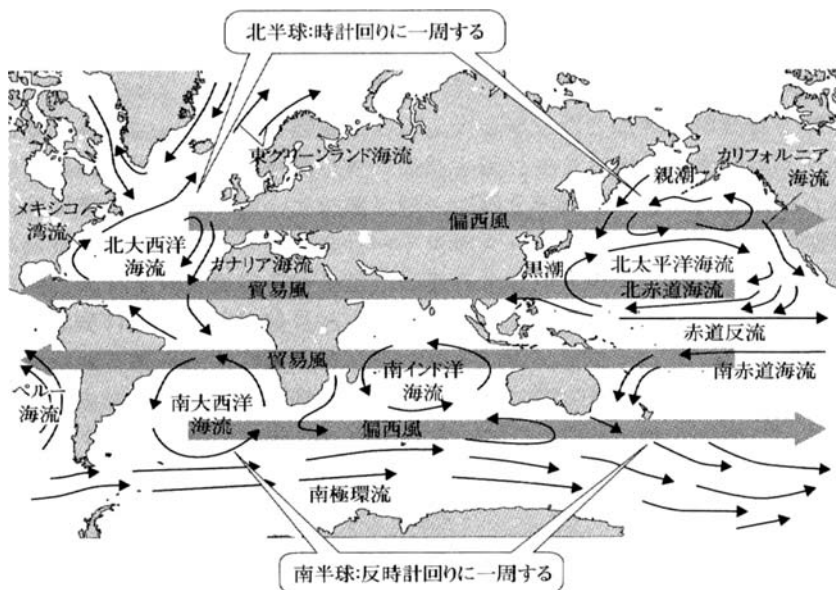
ユーラシアの文明圏では、農業、文明とも1000年～1500年には緩やかではあるが新たな高みに到達した。陸路ではなく、水上輸送に見るべき変化があった。富と権力はコア地域に集積したが、政治経済秩序は不安定化した。一つの原因は黒死病だ。

交易につきものの病原菌の伝染の最たるものは黒死病＝ペストだ。シルクロードに沿ってやってきたペストは1347年に欧州に到達する。欧州の人口の25～50%が3年間で失われ、労働供給不足から実質賃金が高騰した。中国・インドはそれほどひどくなかったようだが、イスラム圏も同程度の被害を蒙ったらしい。もっとも、当時地方領主の支配下で停滞していた欧州は、その弱体化を奇貨として発展のテコとし、都市文明の最盛期に

5) 紀元220年頃のローマ皇帝のシルクの服は重量あたりの価格が金と同等で、シルクの価格は中国からローマに着くまでに100倍に上昇したらしい（Baldwin, 2016, p.34）。

6) 農村社会に共通のパターンとして、統治者は農業に関わる神事（収穫予測、雨乞いなど）を司ることで権力を握る。軍人はそれを補佐する立場から次第に自身が権力を握り、領地を拡大する。他方、農民は農業経営のための情報と農作物の保護を宗教と軍人に求める。これらのパターンはユーラシアだけではなく、アメリカ、アフリカでもみられることから、文明間で直接の接触がなくとも、平行して起こるものであることがわかる（McNeil and McNeil, 2003, pp.114-115）。

図4 地球の風と海流



出所：鎌田、2016年、図10-3-5、111頁。

打撃を受けたイスラム圏は没落の契機となったとされる。

続いて、イスラム圏の分裂、明王朝の政策、コンスタンチノーブル陥落による15世紀のシルクロードの閉鎖はポルトガルなど欧州のアジア航路探索の契機となった。当時、鄭和のインド洋進出に見られるように経済・文化・技術ともに中国は最盛期にあり、ポルトガル、スペインによる「大発見の時代」の幕開けは貿易による利益追求の副産物だ。東西貿易の担い手がイスラム圏から欧州にシフトするとともに経済的・政治的・軍事的なパワーバランスも同じ方向にシフトしていった⁷⁾。

1450年の時点では世界人口の4億人のうち、オセアニア、南北アメリカ、中央および南アフリカの文明の1億人前後は他の文明から孤立していた。それが「大発見の時代」から「大航海時代」に突入して、すべての個別文明圏が繋がった。大型帆船がユーラシアから風と潮に乗って地球上

を行き来できるようになったからだ(図4)。

1800年には世界人口は9億人になった。分業と特化の進展によって世界の富は少し増えたが、格差もやや拡大した。病原菌のプールを共有するようになり、病気の種類が似通ってきたために、抗体が伝染病の拡大を防いでくれるようになった。食料生産や分配の改善によって飢饉の頻度が徐々に低下した。農業の収斂、技術移転により、都市人口増大。情報化が進展した。例えば、16世紀の宗教改革は印刷機の発明を抜きにして語れない。ルター、カルヴァンによる宗教改革運動は市民なら読めるドイツ語訳、フランス語訳の聖書の出版によりローマ・カトリックから権力を奪うものとなった。アイデアの移転によって政治権力化した普遍宗教は、技術進歩による次なるアイデアの移転(宗教改革)の挑戦を受ける。凄惨を極めた宗教戦争は封建勢力と新興商業資本の対立の様相を帯びる⁸⁾。

7) 1820年までに欧州の所得水準はアジア(西南アジアと中国・東アジア)を上回った。それでも人口はアジアが上回っており、とくに中国(清帝国)は穀物生産が飛躍的に増大して人口も伸びたので、所得規模は依然としてアジアが大きかった(Baldwin, 2016, Figure 15, p.44)。

8) 『南仏プロヴァンスの12ヶ月』(原作、1989年)以降、プロヴァンスもので観光ブームを巻き起こした作家ピーター・メイル(1939～2018年)が過ごした南フランスのゴールド村は険しい山腹に張り付く「世界一美しい村」として有名だが、その立地は宗教戦争から村を守ろうとした結果だという。

地中海・インド洋に加えて、大西洋側でも太平洋側でも、内陸部ではなく、港湾都市とその後背地が発展した。海運は商業、情報（さらには病原菌）の担い手だった。例えば、17世紀のオランダ絵画は海運と商業で富を蓄積したオランダ社会を活写している。レンブラントの豊かな商人たちの家族や集団の肖像画はこれまでの宗教的あるいは政治的な個人の肖像画の伝統を破るものだったし、フェルメールの「手紙を読む女」は背景に世界地図を配して、海外貿易に携わる恋人？の手紙を読む（字を読める）女性を暗示していて海洋国家オランダの物的・人的資本の蓄積を感じさせる。また、オランダ東インド会社が注文生産させた佐賀県伊万里焼がザクセン侯にマイセンの窯業振興を思いつかせたエピソードはこの時代の貿易を通じた技術移転の例として興味深い。

とはいえ、産業革命以前のこの時代の大多数の庶民生活はこれまでと変わらない。人力に依存した厳しい農作業に従事し、貧困・リスクにさらされ、字も読めず、世界の変化にも無知なままなのは紀元前後と大して変わらない。海運といってもヒトやモノや情報が地球を一周するのには1年かかるという具合だ⁹⁾。そのモビリティはシュメール王国の時代と大して変わらない。文明圏はやっとグローバルにつながったものの、モビリティが物理的な意味での速度と密度と範囲のいずれでも劇的に上昇するのは19世紀のことだ。

3. 産業革命：モノを移動する

15～18世紀の大航海の時代を経て、ついに18～19世紀に人類は農村社会の軛、すなわち食料とモビリティの制約から解放される。その主役は産業革命であり、英国で始まった。それは技術、組織、社会および制度の1世紀にわたる変革の積み重ねであり、人々の生活を一変させることになった。本稿の文脈では何よりも輸送の改善が注目される。国内の水運と道路網の進展は18世紀末から著しかったが、蒸気機関が風力や家畜パワーを駆逐し、輸送コストを劇的に低下させた。

この後にはさらに内燃機関と電気が蒸気機関を駆逐してゆくのだが、大陸間の距離を征服したことで、貿易、集積、技術革新が劇的に進行、アジアが周辺化し、欧州が中核化し、世界の経済秩序が大きく転換した。

まず第1次大戦までの貿易コストの低下は第2次大戦後のそれを遙かに上回る歴史上先例のないものだった（図5）。19世紀前半にかけて蒸気機関の普及（船舶、鉄道）が輸送コストを激減した。鉄道は陸送に革命的变化を起こし、沿岸部と後背地だけではなく、内陸部まで世界経済にリンクした。鉄道建設は英国から始まり、米国、ドイツ、日本が続いた。蒸気船は大洋航路に革命的变化を起こし、石炭積み出し港のネットワーク整備、帆船・木造船の代替などを経て、1870年までに海上輸送ネットワークはグローバル化した。

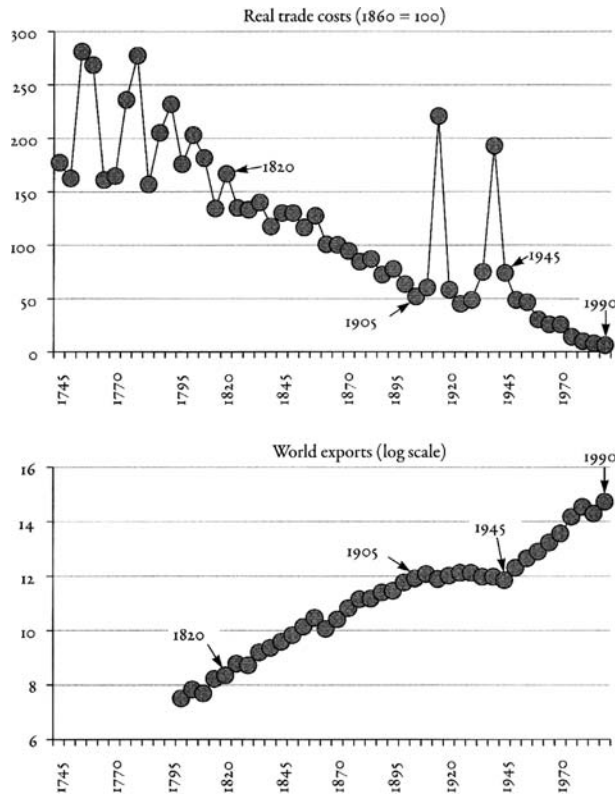
1866年以降の電信の普及もまた国際貿易に革命的变化をもたらした。大陸間の情報交換は数週間から数分に短縮された。貿易コストの低下に貢献したもうひとつは輸入関税の引き下げだ。これはナポレオン戦争（1815年）後の各国の貿易政策の成果であり、英国の自由貿易政策に追隨したものだ。

これらのモノと情報のモビリティの劇的な上昇はこれまでの局地経済圏間のリンケージに質的变化をもたらし、グローバル化がワンランク、アップした。その一つの証拠は貿易財の国内価格が国際価格に影響されるようになったことだ。貿易は競争を促し、市場価格が国内ではなく、世界の供給と需要によって決定される傾向が現れる。国内消費は国内供給に制約されないし、国内供給もまた国内消費に制約されない Baldwin（2016）のいう生産と消費の「分離 unbundling」だ。

英国以外の貿易政策は、その後、輸入代替工業化を図って再び保護主義に傾くが、19世紀後半以降、西欧と日本が離陸して工業化を開始した。アジア（インド、中国）の工業は市場シェアを奪われ、経済成長は停滞した。その結果、国家間の所得格差拡大（Great Divergence）が発生するに

9) オランダ東インド会社は1500～1800年に欧州のアジア貿易の半分を担った。100隻の船を擁し、船は就航期間（10年）に4度往復航海、積載量は1000トン足らずだった。他方、17世紀の欧州からアジアへの航海は3000回にすぎず、18世紀に入ってもせいぜいその2倍程度であった（Baldwin, 2016, pp.34-35）。

図5 世界貿易コストと貿易量：1745～1990年



注：上パネル：実質貿易コスト（指数：1860年＝100）、下パネル：貿易量（対数表示）

出所：Baldwin, 2016, Figure 17, p.50

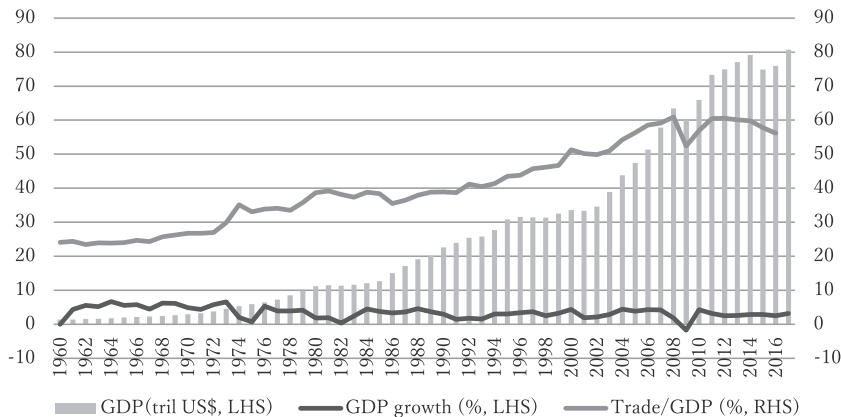
至る。

もっとも、二つの世界大戦の戦間期には国際貿易が収縮した。戦争は貿易活動を破壊し、自由貿易を支えてきた英国経済も戦後復興のための貿易保護主義の波に飲みこまれた。自国第一の貿易政策はヒト・モノ・カネなどのモビリティを低下させ、折しも世界経済は未曾有の停滞期（Great Depression）に突入する¹⁰⁾。このときの経験が第2次大戦後の国際経済秩序形成の基礎を作る。貿易の自由化、資本移動の制限による通貨の安定を柱とするブレトン・ウッズ体制がそれだ。

貿易の自由化は GATT 体制の下で多角的貿易交渉による関税引き下げによって実現されてゆく。国際貿易は国際ルールに基づいて体系的に管理されることとなった。その結果は空前的持続的貿易ブームだ。世界貿易は世界経済成長を上回って増大、輸出入額の GDP 比率は 1960～2010 年の 50 年間に 20% から 60% へと 3 倍の規模に拡大している（図 6）。いまや、平均して国内産出の 3 割が外国人に購入され、国内所得の 3 割が外国の財・サービス購入に支出されていることになる。技術革新による輸送コストの持続的低下、

10) トランプの「アメリカ第一」で知られる、「自国第一」というフレーズは自国の国益が優先されるという意味合いで使われる。この保護貿易主義的見方は、国際貿易論の基礎である比較優位論の枠組みから見れば初歩的な誤りだ。貿易は所得分配を変化させ、国内に勝ち組（消費者）と負け組（輸入競争部門）が生むが、勝ち組の利益は必ず負け組の損失を上回り、貿易は国益にプラスだ。保護主義は負け組を利するが、国益を損ねる。この議論が成り立たないケースも考えられるが、経済理論のなかでも珍しく（？）、比較優位論は現実には明らかに有効だ。

図6 世界の貿易と経済成長：1960～2017年



注：棒グラフ：GDP（兆ドル）、折れ線下：GDP 成長率（%）、折れ線上：貿易・GDP 比率（%）。
出所：World Bank, *World Development Indicators* より、筆者作成。

GATT/WTO 体制下の貿易自由化政策がその主たる要因であることは容易に推察できる。

モノのモビリティとともに注目すべきはカネ（資本）のモビリティだ。国際資本フローの拡大は1970年代後半から目立つようになった。因果関係は双方向だが、資本管理を基礎とするブレトン・ウッズ体制の崩壊がその背景にある。1980年代から頻発する国際金融危機はこの資本フローのなかでも比較的短期の利益を追うローンや株式・債券のようなポートフォリオ投資などの動向に関わるが、資本フローのなかでも海外直接投資は多国籍企業内の金融資産取引なので企業の比較的長期の利益を目指す国際ビジネス活動を反映する。そのため、直接投資はローンやポートフォリオ投資と比べて安定的な動きを示す。

1970年代までは植民地時代のような外国支配への懸念もあり、途上国は先進国の直接投資（すなわち多国籍企業）受入に消極的であった。1980年代ころから一部の途上国は輸出加工区を設置するなど、外資を限定的に受け入れることによって自国工業化のテコにすることを試みた。他方、ファックス、コンテナ船など通信・輸送の技術進歩を背景に、自動車、電気電子機器など、原材料から様々な部品やパーツを組合せて最終完成品に至

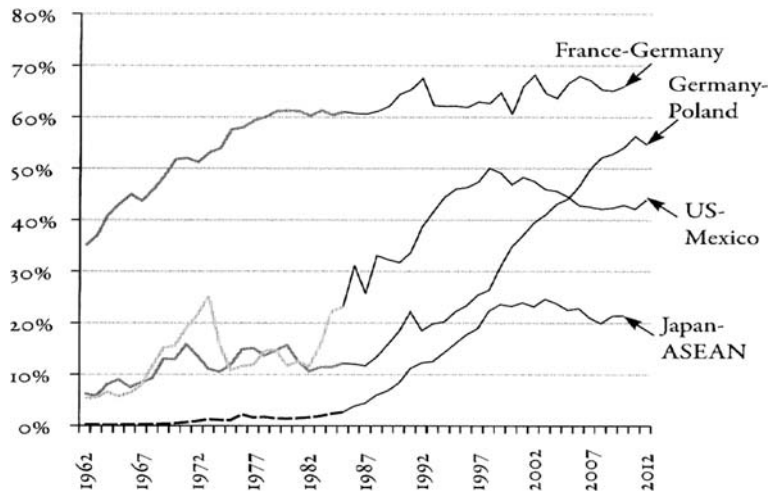
る複雑な生産プロセスを分割し、パーツや部品などの中間財の労働集約的なプロセスを低賃金国にオフショアし、それを再構成して販売する、いわゆるグローバル・バリュー・チェーン Global value chain (GVC) が東アジアなどの新興市場国に広がった。生産プロセスを上流から下流にかけての工程とみなして、工程間分業、垂直的国際分業とも呼ばれる。

GVC 拡大を支えた重要な技術革新に空輸がある。空路が貨物輸送に大きな役割を果たすようになるのが1980年代だ。重厚長大型から軽薄短小型への製造業シフトと軌を一にしている。GVCを支える中間財貿易の相当部分が空輸に支えられている¹¹⁾。日本でも空港の貨物取扱額が海港を上回ったのが1990年代だ。モビリティは輸送コストだけではなく、輸送時間やタイミングにも依存する。空輸のメリットはスピードと確実性だ。複雑な生産プロセスを国際的垂直分業で行うGVCでは空輸のメリットが不可欠だ。

GVCに参加した少数の受入途上国はこれを工業化のテコにして発展した。その結果、GVC受入国と投資国の間では中間財貿易が大きな割合を占めることとなった。図7は、いくつかの国（地域）のペアの2国間貿易に占める同一産業内の貿

11) 世界貿易に占める航空貨物のシェアは、量ベースでは0.5%だが、金額ベースでは35%を占めており、航空貨物輸送は価値の高いモノの国際間輸送を担っている（IATA, 2017）。

図 7 2 国間貿易の産業内貿易比率：1962～2012 年



注：SITC 3 桁分類による産業内貿易／全貿易。

出所：Balwin, 2016, Figure 29, p.97

易の比率（産業内貿易比率）を示す。先進国間ではフランスとドイツのペアのように自動車など完成品を相互に貿易する産業内貿易は早くから大きなシェアを占めた。だが、米国・メキシコ、ドイツ・ポーランド、日本・ASEAN のような先進国と新興市場国のペアで完成品の相互貿易は少なく、1980 年代半ばからの産業内貿易比率の急上昇は GVC による中間財貿易が主役であると考えられる。

1990 年代に入ると、多くの途上国が積極的に投資協定を結び、また、一方的に貿易障壁を下げるなどして、競って多国籍企業を自国に誘致しようとした。ただ、外資の進出は必ずしも受入国の工業化に直結するものではない。それが GVC の一部を担うものであったとしても、安価な未熟練労働のみを利用するのであれば、受入国はいつまでもその技術水準にとどめおかれるリスクがある。いわゆる「ロックイン」効果だ。実際、1990 年代までは生産ノウハウは多国籍企業の本国を出なかった。

4. モビリティが世界を変えた

ヒトのモビリティからモノのモビリティへ

ここまで、人類史を駆け足で振り返ってきた。最初の 19 万年間はヒトが環境に適応して移動し、

モノもアイデアも何もかもヒトと共に移動するだけだった。前半の 10 万年は寒冷期を耐え忍ぶだけで移動どころではなかったし、その後の「出アフリカ」も食料を求めてのサバイバルのための移動であった。モノは最小限しか持てなかったが、言語を習得し、集団内で情報をシェアし、蓄積して生き抜いた。

1.2 万年前から移動先のうち比較的生存に適した環境で食料確保のために植物と動物を飼い慣らすことを覚えた。移動したからこそその発見であり、移動の賜物というべきかもしれない。このときもまだ、ヒトが移動しない限り、モノを長い距離にわたって移動させることはできなかった。むしろ植物の生育のためにヒトの移動は制限されたし、移動には途方もない時間とリスクがあったので、当初は相変わらず家族や小集団内で自給自足の生活をするしかなかった。この農業革命は世界の各地で様々なタイミングで独立して起こった。人口は少なく、集団は互いに孤立していたので、情報（技術）は伝わらなかったからだ。

農業革命の結果、作物は移動しないので、ヒトは定住を余儀なくされた。苦労が多かったが、定住によってモノや食料を蓄積できるようになると、定住に適した場所を中心に、食料と人口の拡大循環が始まり、人口密度の高い都市文明圏が形

成された。社会分業が始まり、富と権力の拡大循環が始まると、定住農業が狩猟採集に代わる支配的なライフスタイルになり、文明圏のなかで交換が増え、ヒトがモノを運んだ。文明圏の間の交流（衝突を含む）は稀だったが、人口増加とともに増え、文明間の衝突（戦争）は武器の発達を通じて技術進歩を促進した。

継続的にモノが交換されるようになるのはラクダが運搬に使われ、紀元前後のシルクロードが整備されてからだ。技術的理由のみならず、政治的バリアーも大きかったことから、莫大な輸送コストであることは変わらず、希少な奢侈品が取引された程度で、局地的な経済圏の自給自足状態に大きな変化はなかった。モノの移動はまだ低調で、ライフスタイルを変えるほどではなかったが、情報（宗教、技術）と病原菌（黒死病）は長距離を克服し、権力構造にも影響を与えた。

経済圏の間に恒常的な交易チャネルが形成されるのは15～16世紀の「大発見の時代」以降だ。大洋航路が開拓され、新大陸が「発見」されて後、すべての経済圏をリンクしてモノが交換され始める。無論、当初はまだ貿易コストが大きく、自給自足が大きく変わるほどではなかったが、穀類、野菜、果物、香料など国内生産できなかったモノが交易され、貿易活動によって富の蓄積が加速化した。商業資本の拡大は政治構造も変革してゆき、科学革命を起こし、産業革命への地ならしをすることとなる。

19世紀に本格化した産業革命はエネルギー革命でもあり、陸路と海路の時間距離を劇的に短縮して輸送コストを急低下させた。ここにモノのモビリティが一挙に高まる。モノのモビリティが高まったことで世界の自給自足構造は急速に崩壊してゆく。生産はもはや国内消費のためだけではなく、外国市場に向かうのであり、逆に消費ももはや国内生産に制約されるのではなく、外国から購入することができるようになった。ただし、生産者は国際競争にさらされるようになった。

モビリティ革命：近代経済成長のエンジンとしての輸出工業化

これはまさにリカードの比較優位論の世界であ

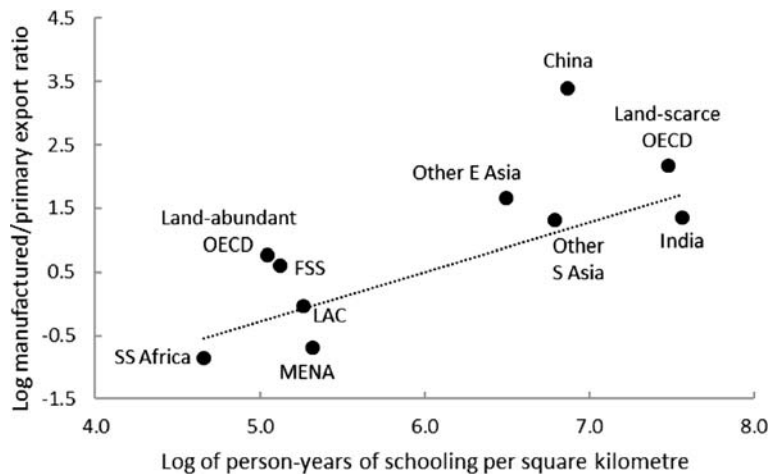
り、生産者は国内で比較的安く作れるモノを国内消費を上回って生産・輸出し、消費者は外国で比較的安く作れるモノを国内生産を上回って消費・輸入する。ある財が輸出されるか輸入されるかは、貿易前のその相対価格にかかっており、貿易相手との相対価格が異なる限り、貿易は双方にとって利益を生む。実際、19世紀以降、貿易成長は所得成長を上回り、富の蓄積と技術革新の累積効果によって輸出工業化は各国の近代経済成長への離陸を実現した。

貿易国間で相対価格の差をもたらす「比較優位」の源泉は何か。貿易論のヘクシャー・オリー・モデルでは、それを生産に必要な土地・労働・資本などのモビリティの低い投入生産要素の「賦存（存在量）」に求める。土地の豊富な国は土地を集約的（相対的に多く）に投入する産業に比較優位をもち、労働に比べて資本の豊富な国は労働集約的な財より資本集約的な財の生産に比較優位をもつというのだ。低所得で資本蓄積水準の低い発展途上国は資本集約的なハイテク産業より、労働集約的な繊維産業のほうに比較優位をもち、後者を輸出産業とするほうが適しているという具合だ。

この「要素賦存」は時間と共に変化する。貯蓄率の高い国は資本蓄積のペースが速いだろうし、教育に力を注ぐ国では人的資本の蓄積のペースが速いだろう。モノのモビリティが高くなった現在でも、要素賦存と貿易パターンとの関係は理論通り成立しているのだろうか。そこで、生産要素としてモビリティの低い、土地（人口あたり面積）と人的資本（平均就学年数）に注目し、2014年時点における製品と一次産品の輸出比率と人的資本と土地の賦存比率の組み合わせを国グループごとに表したのが図8である。ここで、製品は人的資本集約的、一次産品は土地集約的と考えられる。

土地に比べて人的資本が相対的に豊富な地域は欧州・日本などの土地希少な先進国（OECD諸国）、中国、東アジア、インド、その他南アジアであり、土地が相対的に豊富な地域は、米国・オーストラリア・カナダなどの土地豊富な先進国、旧ソ連諸国、中東北アフリカ、ラテンアメリカ、

図8 要素賦存と輸出パターン：2014年



注：縦軸：輸出パターン（製品／一次産品輸出比率）、横軸：要素賦存（人的資本／土地比率（就学年数／Km²、対数））。

出所：Wood, 2017, Figure 4, p.7.

サブサハラアフリカである。各地域の輸出比率と要素比率の組み合わせを示す点は右上がりの直線が示すように明白なプラスの相関関係にあることがわかる。つまり、人的資本の豊富な地域は製品輸出が、土地の豊富な地域は一次産品輸出の比率が高く、理論が予想する通りの結果を示している。ここで、生産要素のモビリティが重要なポイントだ。土地だけでなく、人的資本もモビリティは小さい。この点は後にノウハウや知識資本の役割を考える場合に重要な論点となる。

比較優位論は貿易が双方の利益になると主張するが、経済地理学は地理的な集積効果に着目する。これは都市の集積のメカニズムを考えるとわかりやすい。都市は農村に比べて賃金や物価が高く、コストだけを考えると企業立地には不利だ。けれども、都市の需要規模は大きく、質の高い労働力や有用な技術情報が集積しており、だからこそ賃金や物価が高いのだ。企業は両者のバランスを考えて立地する。それで儲かるとなると他の企業も追従する。雇用が増え、需要が増え、技術革新が進むと、このプロセスは自己循環的になる。ハリウッドには当初から相対的優位性があったわけではない。歴史的偶然で集積が集積を呼んで映画産業のメッカになったというストーリーだ。離陸した国では技術革新が技術革新を生む集積プロ

セスが働く。逆に、離陸に遅れた国では停滞が停滞を呼ぶ拡散（脱集積）プロセスに陥る。現在の先進国が次々に離陸したときに、インドや中国の工業と経済が衰退していったケースなどが考えられる。

やや似たメカニズムに規模の経済が考えられる。国内市場が小さいと生産規模が小さく、企業数も少なくなり、競争圧力は弱く、生産性が停滞して、財価格は高くなる。貿易コストが下がれば、企業は海外に進出し、規模を拡大して、価格を下げ、強い国際市場競争にも耐えられる生産性上昇を実現するものが生き残る。この場合も、先に成長した国が勝ち組、乗り遅れた国は負け組になる。

以上をまとめると、産業革命はモノのモビリティを上昇させ、それによる輸出工業化、そしてそれによる近代経済成長への離陸は現在の先進国に集中して起こった。これは国家間の所得格差の拡大 Great Divergence を引き起こす要因の一つであった。実際、国間の所得分布を見ると、1900年から2000年にかけて格差が拡大したことを示している。

IT 革命は技術のモビリティを高めるか

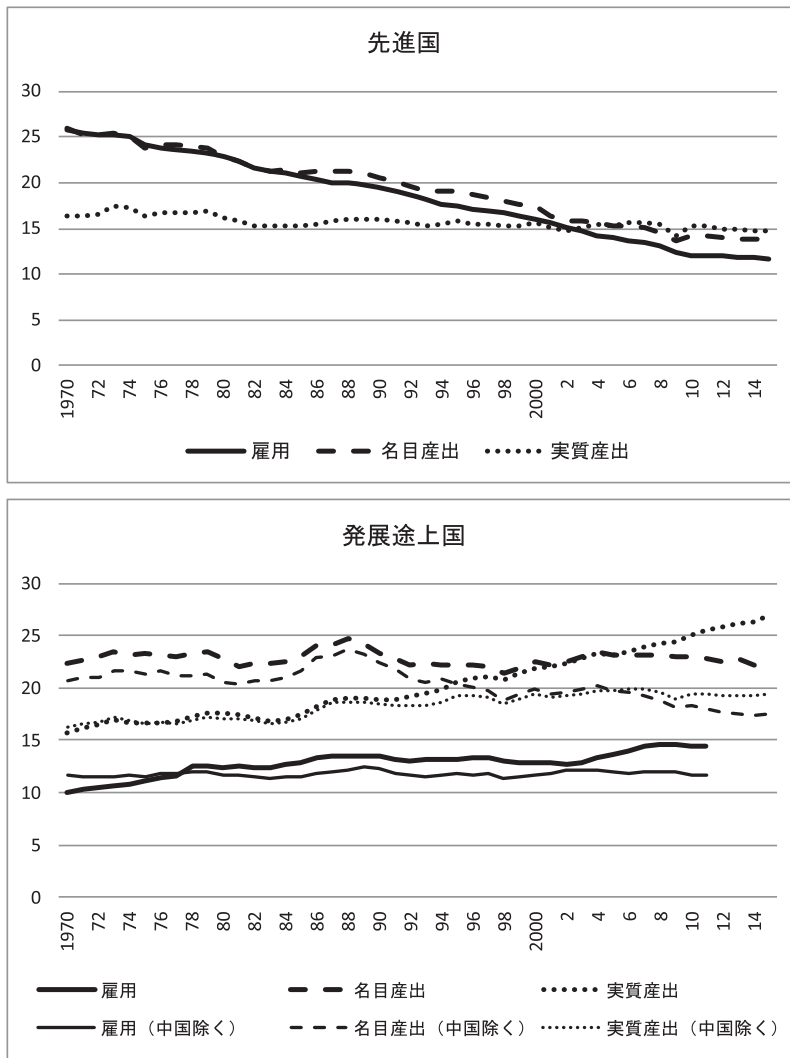
Baldwin, 2016 は IT 革命がアイデア（ノウハ

ウ) の移動コストを低め、GVC を通じて生産プロセスとともに生産ノウハウ（技術）を新興市場途上国に移転させたとし、その結果、それらの新興国が急成長を遂げ、所得の「大収斂 Great Convergence」をもたらしたという。ただ、それでもアイデアの移動は、サッカーにおけるコーチングのように、対面によるコミュニケーションを必要とするのでヒトの移動コストが依然として技術移転のネックであり、そのため先進国の周辺新興市場国だけがこの恩恵を受けたという。

中国のように急成長を遂げた新興市場国は、

GVC における対面コミュニケーションで技術移転を実現したのだろうか。途上国への技術移転といえは、適正技術論や吸収能力（absorptive capacity）の議論が思い出される。GVC オペレーションの経験の蓄積からのスピルオーバー効果を決めるのは受入国の意欲と学習能力であり、対面コミュニケーションや IT 革命による情報通信の効率化はそれに対しては補助的な役割を果たしたのに過ぎないのではないか。GVC に関与する周辺国すべてではなく、その中でも中国など一部の新興市場国だけが抜きん出て技術力をあげているこ

図 9 製造業の産出・雇用シェア：1970～2015 年（%シェア）



出所：IMF, 2018, Figure 3.4, p.4.

とを見れば、技術は公共財のようにどの周辺国にも移転されているわけではない。

だとすると、IT 革命によって技術・ノウハウのモビリティが高まり、所得収斂する新興市場国があったという間に増え、国間の所得格差が縮小していくという図式は怪しくなる。むしろそれは部品・仕掛品などの中間財の輸送コスト、それらを適時・適所でアSEMBルするコストが低下し、それらを生産するのに比較優位をもつ国の輸出が促進されていることを示しているのに過ぎない。

これは結局モノのモビリティの上昇であり、産業革命以来の輸出工業化による成長のパターンだ。技術を吸収できた少数の新興市場国だけが韓国・台湾のように離陸し、先進国化するだけで、その他の新興市場国や一時的な商品ブームを享受できた途上国が離陸するわけではないのではないか。巨大な人口を抱える新興市場・中国の離陸は見かけ上、先進国と途上国の所得格差縮小を示すが、それが途上国全体の離陸につながるメカニズムはどこにも見当たらないように思われる。

ところで、先進国では製造業の（名目）産出・雇用シェアは 1970 年代以降、長期低下傾向にあり、脱工業化が進んでいる（図 9）。さらに、発展途上国でも製造業の産出・雇用シェアが増加しているのは中国と東アジアなどの数カ国に限られる。多数の途上国で製造業シェアは 90 年代半ばでピークアウトし、その多くは最初から製造業シェア急拡大を経験していない。つまり、後発国の製造業雇用シェアは低い雇用と所得水準でピークアウトしてしまっている。先進国平均より高い水準で製造業雇用シェアがピークアウトしたのは、香港、韓国、モーリシャス、ポーランド、ルーマニア、シンガポール、台湾くらいのものである（IMF, 2018）。

先進国の脱工業化は所得水準の上昇に伴う、製造業からサービスへの需要のシフトを反映している（Kohsaka and Shinkai, 2015、高阪、2017）。ある意味、工業製品は需要が飽和した元必需品のような存在になりつつある。製品の相対価格が長期低下傾向にあるのもそのためだ。消費者はモノ離

れし、もっとソフィスティケートされた娯楽やコトに関わるサービスを求めるようになった。先進国が脱工業化し、途上国が工業化し損ねている¹²⁾ ニッチを埋めているのが「大収斂」の主役である新興市場国なのかもしれない。

このように考えると、GVC の一部からの輸出工業化は、先進国や先行した東アジア新興国の国内フルセット型工業化に代わる輸出工業化ではあるものの、その成否は世界の製品需要が持続的に拡大するという条件に依存しているかもしれない。脱工業化する先進国と早すぎる脱工業化途上国に囲まれていては（成長が交易条件の悪化で相殺される）「窮乏化成長」に終わってしまいかねない。

5. モビリティは格差を拡大するか

比較優位による貿易利益拡大は国内の輸入部門にとってはマイナスの所得分配効果をもつ。所得が減少するのは輸入部門で集約的に投入されている生産要素の所有者だ。例えば、労働集約的な財が輸入部門になるときは貿易によって労働の分配率は悪化する。土地のように部門間を移動しにくい生産要素の場合、農産物の相対価格が高く、土地集約的な農産物部門が輸入部門になると、土地所有者は貿易によって所得を失う。貿易は、国民経済全体では利益が大きくとも、国内の所得分配が変化するので、一部の国民の所得は悪化する可能性がある。

このように、国はそこに賦存する生産要素チームのようなものと考えられてきた。実際、先進国のノウハウを所有する先進国企業はビジネスの国際化（GVC）から膨大な利益を稼いでおり、それは先進国の富を形成する。と同時に GVC は受入途上国に比較的低スキルの雇用を生み出し、受入国の輸出工業化を促進するが、ノウハウのような知識資本は非競合性（複数人がタダで同時に使用できる）をもつので、受入国にスピルオーバー（移転）してその生産性を高める可能性がある。IT 革命が海外で GVC の拡大を促進し、国内ではロボットなどによる自動化を促進するとき、そ

12) Rodrik, 2016 は、これを「早すぎる脱工業化 premature deindustrialization」と呼んだ。

れらが先進国の所得分配に与える影響が懸念されている（Autor, 2015 など）。いわゆる労働市場の「空洞化」「二極化」がそれで、中間スキルの雇用が失われ、中間スキル労働者が低スキル労働者に転落することで所得分配の悪化が進行しているという。

それに関して興味深いのは Lakner and Milanovic (2016) の「象の鼻」といわれる図だ（図 10）。この図は、世界の人口の 1988～2008 年間の実質賃金増加率を所得水準グループの順に並べたものだ。折れ線グラフの形が象が鼻を持ち上げている姿に似ていることからこの呼び名がつけられた。実質賃金の増加率はボトム 5% の所得層から 55% の所得層までは急激に高くなっているが、そこをピークに急低下し、とくに 80%～90% の所得層の実質賃金上昇率はボトム所得層のそれをも下回り、20 年間で 10% 以下の増加率でしかない。ピークのあたりが新興市場国の中間所得層、80% あたりが先進国の低所得層の所得水準にあたるところから、グローバル化による新興市場国中間層の台頭と先進国低所得層の没落を示す図として有名になった。

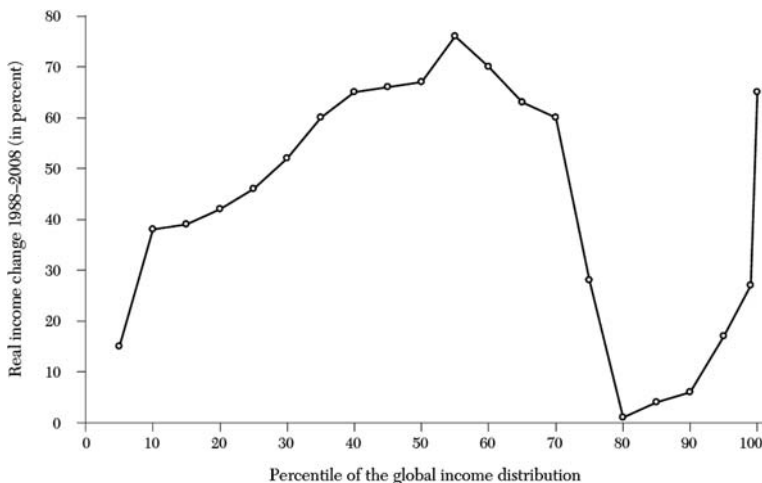
ここで注意すべきことは国間所得格差と国内所得格差の区別だ。世界人口の所得格差は国間の所得格差と国内の所得格差に分けられるが、国間の所得格差はこの期間に低下している一方で、国内

の所得格差の拡大はわずかだ。一つの要因は世界人口全体の所得格差の変化を基準に見ていることだ。すなわち、世界人口全体では国間格差の縮小の効果が圧倒的に大きく、その結果、世界人口全体としては格差が若干ではあるが縮小しているのだが、国によっては国内格差が拡大していても不思議はないのだ。

これは比較優位に基づく貿易の利益の場合と似ている。貿易する 2 国とも国全体としては利益があるが、国内では輸入部門となる部門で集約的に投入される生産要素の所有者が必ず損をするというものだ。加えて、規模の経済が働く場合は、世界市場で市場シェアをとった企業が勝ち組になるが、GVC を司る多国籍企業の場合は付加価値の分配は国境を越えて行われる。いずれにせよ、貿易拡大は世界全体として利益をもたらすのだが、それによって損失を蒙るグループの補償の問題は市場では解決できず、政策で対処するしかない。

もう一つの問題は、世界の所得格差以上に国内の所得格差が重要だという点だ。輸送コストは低下し、モノだけではなくヒトのモビリティも高まったが、国内と国外でのモビリティの差は依然として大きい。となると、人々が国間所得格差よりも国内所得格差に敏感なのは理に適っている。人々は国内では政治的権利を行使できるが、国外では難しい。その結果、国内の所得格差拡大

図 10 「象の鼻」：所得階層別の実質所得増加率：1998～2008 年



注：縦軸：実質所得増加率（%）、横軸：所得階層分位（%）

出所：Ravallion, 2018, Figure 2, p.623.

は国内の政治的安定性を揺るがす可能性が大きい。つまり、所得格差の問題は何よりも国単位で見る必要があるのだ。

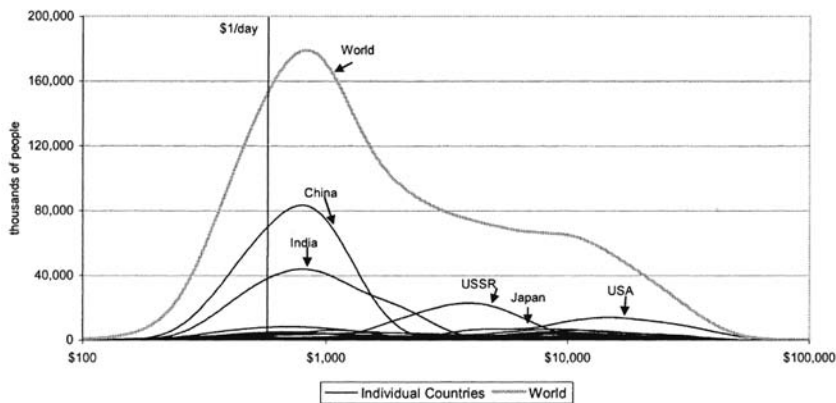
世界と各国の所得分配の関係を示したのが図 11 だ (Sala-i-Martin, 2006)。世界人口の所得分配の変化は当然ながら人口の大きい国々の変化に影響される。同図で 1970 年から 2000 年の変化を見ると、まず、中国の中間 (メディアン) 所得が大きく右にシフトしており、インドがそれに続いている。これら 2 つの新興市場国の所得水準が先進国に収斂しつつあることがわかる。旧ソ連諸国 (USSR および FSU) はその逆だ。次に、各国の分布の広がり注目しよう。分布の広がりとは所得

格差の拡大を意味する。中国の格差拡大は著しく、分布自体が 2 つのピークをもつようになっている。格差拡大はインドでも見られる。さらに目立つのが米国だ。米国では分布の右端が広がっているのがわかる。いわゆる「1% の支配」を反映しているようだ。

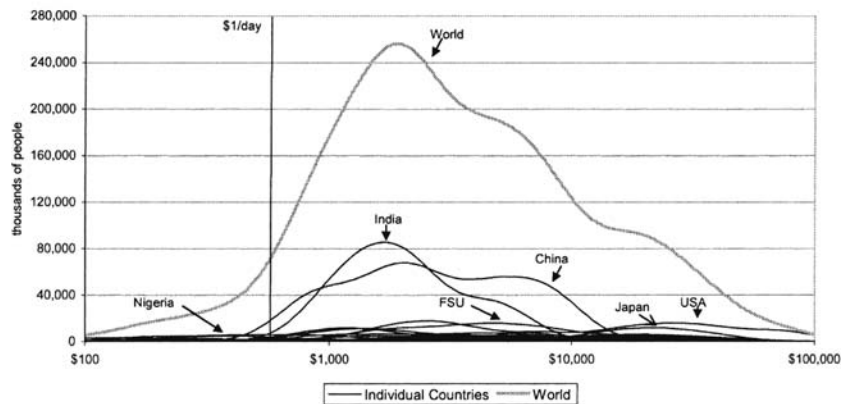
GVC は国際競争を変質させ、国家はもはや比較優位の単位ではなくなり、技術革新の国境バリアー (障壁) は低下している。国際分業の単位は産業ではなく、生産段階 stage、職務 task など、よりマイクロなものになっている。確かにそういう側面はあるのだが、企業 (資本) はモノ同様モビリティを高めているが、ヒトやアイデア (技

図 11 世界と各国の所得分布：1970, 2000 年

a. 1970 年



b. 2000 年



注：縦軸：人数 (1,000 人)、横軸：所得水準 (不変価格ドル、対数表示)。

出所：Sala-i-Martin, 2006, Figure III, p.367.

術)のモビリティは依然として小さく、国家は依然として内外のモビリティを画する単位であり続けている。であれば、所得格差の拡大はグローバル化を脅かす問題になりかねない。

ただし、グローバル化と同時に展開している国内所得格差拡大がグローバル化を原因とするものかどうかは怪しい。グローバル化が格差拡大の原因なのならば、貿易や資本移動を規制すべきだということになるが、例えば、Ravallion (2018) も言うように、格差拡大は、グローバル化と並行的に、低所得層を支える国内政策をないがしろにしたことの結果であり、こうした政策トレンドはグローバル化とは独立に形成された¹³⁾。実際、技術革新のための規制緩和、労働市場の自由化、累進課税の緩和、福祉政策の縮小など、1990年代から始まった政策潮流はすべて所得再分配を抑制するものだ。

おわりに

産業革命はモノのモビリティを劇的に高めた。それは国内生産の制約から消費を解放し、食料供給の制約から人々を解放し、苦しく、厳しい農村生活から労働者を解放してゆく。そのチャネルとなるのが貿易だ。貿易は工業化を促進し、それが所得成長を加速化し、現在の先進国を近代経済成長へと離陸させた。ただし、この輸出工業化は一部の国に限定され、そのために各国間とくに先進国と途上国の所得格差は拡大した。

他方、情報のモビリティも高まった。それは文化的な同質化、すなわち少数のスタンダードに収斂する傾向を進めた。政治的には試行錯誤しながらも統合化を指向したが、第1次大戦にかけてのグローバル化は格差を拡大して、それへの憤懣がナショナリズム、そして戦争を招いた。

その結果、貿易ブームは戦間期に頓挫したが、第2次世界大戦後の新たな国際経済秩序の下で再

浮上した。国間の所得格差は再び拡大するが、途上国の一部は自ら輸出工業化に成功した。他方、先進国の国内格差は再分配政策の強化によって改善したが、1980年代以降から市場自由化・規制緩和の政策トレンド転換によって国内格差が拡大を始める。

1990年代に入り、IT革命が進行すると情報のモビリティが飛躍的に高まった。グローバル化が加速する一方で、格差が再び拡大し、民族対立を激化させ、富と権力の集中が社会的分断を助長している。産業革命後の人口増加と都市化は5000年以上続いた農村社会から人々を解放した。この巨大なライフスタイル変化、すなわち匿名性と非人格性を特徴とする都市生活によって、宗教、思想、世界観を巡って社会的緊張が生じている。

IT革命の創始者たちは政府・メディアなどの束縛を離れて、世界中の誰もが手軽に自由に情報を交換できるようになることを目指した。その結果、いまやインターネットのアクセス人口は世界の過半数に達した。だが、それは表現の自由とともに表現の抑圧にも便利な道具になった(The Economist, 2018)。いまとなつては「アラブの春」が懐かしい。

権力による情報操作がなくとも、人々は大量の情報を選別できなくなっている。しかも個人情報にさらされ、一挙手一投足まで監視されるようになった。「依らしむべし、知らしむべからず」「パンとサーカス bread and circus」は無知な人民を支配する要諦だが、情報のモビリティの劇的拡大は「大量の情報は情報がないのと同様」な状態を作り出し、技術移転などの重要な情報は face-to-face でなければ伝わりにくい。となると、次は、ヒトのモビリティという制約にどう対処するかという困難が待ち受けているが、これは本稿の範囲を超えており、ここでは将来の課題にした

13) 税制は教育や医療サービスの形で強力な所得再分配機能を果たしてきた。この再分配効果が最近に至って低下している。これは各国の財政改革(赤字削減)への取り組みの中で、再分配効果の高い教育・医療面への支出が削減されているからだ。経済成長は技術革新をエンジンにアンバランスな生産性成長を通じて起こるので、所得格差の拡大は避けられない側面がある。その成果が経済全体で共有されず、経済格差の拡大が政治格差の拡大につながって行くと互いに格差を拡大する自己増殖的なプロセスを促進するおそれがある(高阪、2015)。

い。

引用文献

- Autor, David H. (2015). "Why Are There Still So Many Jobs? The History and Future of Workplace Automation," *Journal of Economic Perspectives*, Vol.29, No.3, Summer, pp.3-30.
- Baldwin, Richard (2016). *The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization*, The Belknap Press of Harvard University Press.
- Baumol, W. J. (1967). "Macroeconomics of Unbalanced Growth: The Anatomy of Urban Crisis," *American Economic Review*, 57(3), 415-426.
- Diamond, Jared, (1997). *Guns, Germs and Steel: A short history of everybody for the last 13,000 years*, Vintage Books, 2005 (originally 1997).
- Economist (2018). "How to fix what has gone wrong with the internet," Special Report, *The Economist*, June 28, 2018.
- IATA (2017). *Value of Air Cargo Connectivity*, 2017.
- IMF (2018). "Manufacturing jobs: implications for productivity and inequality," *IMF World Economic Outlook*, Chapter 3, April 2018.
- Kohsaka, Akira and Jun-ichi Shinkai (2015). "It is Not Structural Change, but Domestic Demand: Productivity Growth of Japan," in Yun-Peng Chu, ed., *Lost Decades in Growth Performance*, Palgrave-MacMillan, London.
- Lakner, Christoph, and Branko Milanovic (2016). "Global Income Distribution: From the Fall of the Berlin Wall to the Great Recession." *World Bank Economic Review* 30(2): 203-32.
- McMillan, M. S. and D. Rodrik (2011). "Globalization, Structural Change and Productivity Growth," *NBER Working Paper* No.17143.
- McNeil, J. R. and William H. McNeil (2003). *The Human Web: A Bird's-Eye View of World History*, Norton.
- Ravallion, Martin (2018). "Inequality and Globalization: A Review Essay," *Journal of Economic Literature* 2018, 56(2), 620-642
- Rodrik, Dani, (2013). "Unconditional Convergence in Manufacturing," *Quarterly Journal of Economics*, 128 (1), February.
- , (2016). "Premature Deindustrialization," *Journal of Economic Growth* 21: 1-33.
- Sala-i-Martin, Xavier (2006). "The World Distribution of Income: Falling Ppverty and . . . Convergence, Period," *Quarterly Journal of Economics*, May 2006.
- Sullivan, Jake (2018). "The World After Trump," *Foreign Affairs*, March/April.
- Wood, Adrian (2017). "Variation in structural change around the world, 1985-2015: patterns, causes and implications," *WIDER Working Paper* 2017/34, February 2017.
- 鎌田浩毅 (2016) 『地球の歴史 (下)』中公新書。
- 高阪 章 (2015) 「政治は経済を変え、経済は政治を変える」『国際学研究』Vol.4, No.1、2015 年 3 月。
- , (2017) 「産業構造変化と成長戦略: 工業化、そして脱工業化」『国際学研究』Vol.6, No.3、2017 年 3 月。